Diligence Laffite et Caillard

Routes et relais de poste en Eure-et-Loir

La plupart des grands axes de communication, tant en France qu'en Europe, remontent à la nuit des temps. Ils furent empruntés par les Celtes, les Gaulois et repris par les Romains pour donner naissance à ces fameuses voies construites au rythme de la progression de leurs armées. Dans notre région, elles relièrent Chartres à Bourges, Chartres à Allaines et Orléans, Chartres à Blois et Tours par Châteaudun. Celle de Sens au Mans dénommée ''Chemin des vaches'' passait par Moriers, Alluyes et Brou.

Les chemins médiévaux retrouvèrent souvent leur tracé. Ces ''routes'', mal pour ne pas dire jamais entretenues, étaient bien souvent impraticables. Les rares voyageurs, à pied ou à cheval, souhaitant se rendre d'une ville à une autre devaient faire preuve de force, détermination et courage. L'instauration d'un système postal organisé avec courriers et relais de poste, dans la seconde moitié du XVe siècle, marqua le début d'une prise de conscience de la nécessité de mieux circuler. Vers 1480, on comptait en France 252 relais installés sur 14 routes de poste bien difficiles à parcourir. Il fallut attendre le XVIIIe siècle pour que chemins et routes s'améliorent sensiblement.

La route de Paris à Bordeaux vers l'Espagne fut l'une des premières routes du royaume à être mise en poste ; elle passait par Orléans et Tours. Dans un contexte de modernité, son tracé fut modifié pour passer par Chartres, Châteaudun et Vendôme. La décision de construire la route royale n° 10 de Paris en Espagne en traversant la Beauce par Chartres fut prise en 1754.

Huit routes royales

Dans son Journal intime, madame Cradock, une Anglaise qui voyage en France pour son plaisir, quelques années avant la Révolution française, raconte son passage en Beauce, et notamment à Châteaudun où il fallut changer de chevaux. ''*Afin de jouir sans crainte du magnifique coup d'œil (sur la vallée) nous fîmes une partie à pied et remontâmes dans notre chaise après avoir gagné une large route menant à Bonneval où nous descendîmes à la Poste meilleur hôtel que l'on croyait d'après son apparence... Vers neuf heures nous partîmes pour Chartres, bonne route à travers d'immenses champs de blé...*'' A l'époque pas moins de huit jours étaient nécessaires pour se rendre de Paris à Bordeaux. Les relais étaient espacés d'une quinzaine de kilomètres. Au cours d'un voyage, problèmes et accidents ne manquaient pas. Il fallait quelquefois attendre deux heures au relais pour avoir des chevaux reposés. Notre Anglaise rapporte qu'après avoir quitté Montpellier un des chevaux, fatigué, s'écroula, blessa le postillon et brisa le brancard de la chaise. En 1850, l'Eure-et-Loir était sillonné par 8 routes royales, qui devinrent impériales puis nationales, totalisant 377 km, dont 46 km en chaussées pavées et 331 km en chaussées empierrées sur lesquelles circulaient 298 colliers, soit un mouvement journalier par km de 200 tonnes. Il existait également 20 routes départementales longues de 500 km.

Bonneval ancien relais de poste

Carte relais de poste 1788 en Beauce

646 km de chemins vicinaux classés étaient ouverts sur 483 km.
A la même date, on dénombrait 1200 relais de poste en France, dont 54 dans le département. Sept ans plus tard, il n'en restait que 23 : Allaines, Allonnes, Chartres, Courville, Illiers, La Bourdinière, Maintenon, Toury, Bonneval, Brou, Châteaudun, Cloyes, Anet, Brezolles, Chateauneuf, Dreux, La Ferté-Vidame, Le Péage, Marolles, Authon, La Bazoche, La Loupe, Nogent-le-Rotrou.

L'avènement du chemin de fer fera fermer les derniers relais de poste. Les grosses diligences et les derniers maitres de poste virent définitivement leur carrière s'arrêter vers 1875.

Enseigne du Porc Epic.
Ancien relais de poste à Bonneval